NUMERO EXTRAORDINARIO

Misión

HOJAS INFORMATIVAS DE LAS FUERZAS ARMADAS

Editorial

NO A LOS ACUERDOS DE BASES HISPANONORTEAMERICANO

MEDITACIONES SOBRE CIERTAS MANIOBRAS

DATOS BIOGRAFICOS DE

FRANCISCO CIUTAT

Abril, 1974

Editorial

Ha llegado a nuestra redacción, inserto en una revista política de la oposición ("Nuestra Bandera",núm 70), un interesante trabajo firmado por Francisco Ciutat. Como es sabido, Ciutat,fué uno de los más distinguidos entre los militares profesionales que, con ocasión de la guerra civil española, optaron por mantenerse leales al poder legalmente constituido y servir en el ejército republicano. El tema del artículo es una seria y rigurosa reflexión acerca del significado táctico, estratégico y, en definitiva,político de una serie de maniobras realizadas por nuestras Fuerzas Armadas, generalmente en colaboración con las de otros paises(sobre todo USA), en el período de tiempo comprendido entre 1964 y 1971. La meditación de Ciutat muestra claramente hasta qué punto la relación de dependencia de España respecto de los EEUU, establecida a partir de los acuerdos de 1953, sucesivamente renovados, ha desvirtuado el papel de nuestras Fuerzas Armadas como instrumento de garantía de una política exterior independiente, tratando de reducirlas al simple cometido de una fuerza antiguerrillera y de cobertura de las bases norteamaricanas asentadas en nuestro territorio. Esta tesis cobra un relevante interés en estos momentos. En el curso de los próximos meses ha de negociarse la prórroga o la cancelación de los acuerdos hispanonorteamericanos. El régimen de Franco tratará a toda costa, aunque sea gratis, de renovar los acuerdos, último asidero de un sistema político sumido en el aislamiento internacional más absoluto. A todos los españoles en general y a nosotros, militares profesionales,en particular, nos incumbe la tarea de promover una toma de conciencia colectiva que sea capaz de bloquear tan nefastos designios. El artículo de Ciutat nos ayuda a ello. Por eso hemos querido darle integral cobijo en nuestras páginas y ofrecerlo a nuestros lectores a los que, para su mayor ilustración, ofrecemos unas breves notas biográficas al final de este número de MISION.

MEDITACIONES SOBRE CIERTAS MANIOBRAS

por F. CIUTAT

Hay maniobras y maniobras. Existen maniobras militares destinadas a comprobar el grado de preparación de las tropas y de los mandos; existen también maniobras políticas tendientes a ocultar al país propósitos y acciones lesivos a sus intereses; y existen maniobras militares al servicio de maniobras políticas, como las que motivan estas meditaciones.

Todo partió de un hecho bien conocido que nada tiene que ver con nuestra España: la economía de los Estados Unidos, la coyuntura política del gobierno de aquél país, no le permitía ya seguir manteniendo en Europa el volumen de Fuerzas Armadas norteamericanas necesario para responder a los compromisos contraídos ante sus aliados de la OTAN. Esta realidad, que se hizo sentir en la década del 60, fue acentuándose al correr de la agresión yanqui en Vietnam y obligó a reevaluar la estrategia militar de los Estados Unidos en Europa. Sus consecuencias repercutieron en el complejo político-militar de la «Organización del Tratado del Atlántico Norte» ensamblada en 1949, hasta el extremo de que uno de sus principales componentes, Francia, se desgajó del mismo en 1966. Este proceso de descomposición de la OTAN continúa.

De nada sirvieron las cacareadas demostraciones de la capacidad de la Aviación norteamericana de transportar rápidamente por aire desde los Estados Unidos contingentes humanos capaces de nutrir a las divisiones «en conserva» cuyo material bélico estaba cuidadosamente almacenado entre el Elba y el Rhin. La escenificación de «BIG-LIFT» en 1963, al igual que las «REFONCER» que la siguieron, no engañaron a nadie. El personal, los reservistas norteamericanos, llegaba a las áreas de los almacenes de armamento, pero con riesgo grave de ser hechos prisioneros antes de tener tiempo para desempaquetar y poner en condiciones de combate los tanques, los cañones y los demás equipos pesados «en conserva». Aquella solución no servía, era necesario buscar otra que fuese más convincente para tranquilizar a los aliados de la OTAN demostrándoles que la potencia militar estadounidense estaba en

condiciones de situar rápidamente y con seguridad en el Teatro de Guerra Europeo, una cantidad elevada de Divisiones terrestres y aéreas modernas listas para entrar inmediatamente en combate.

Diéronse entonces a buscar en Europa un lugar adecuado para realizar con prontitud y seguridad máximas (en la medida de lo posible) tan voluminoso desplazamientos a través del Atlántico. Era evidente que las Islas Británicas no servían ya en la nueva situación por múltiples razones: demasiado pequeñas y superpobladas, muy vulnerables y separadas por ancho brazo de mar del continente, lo que imponía, en caso de ser utilizadas como trampolín, un nuevo y peligroso salto. Lo mismo sucedía con los puertos noruegos y no se podía, ni pensar siquiera, en los puertos del Báltico.

No servían tampoco los excelentes puertos del Mar del Norte, de capacidad óptima, pero de pésima seguridad por resultar extraordinariamente vulnerables, difíciles de proteger contra las armas modernas. Algo así sucedía con los puertos franceses del Canal de la Mancha.

Las costas atlánticas de Francia sólo ofrecían siete puertos utilizables, y todos ellos difíciles de proteger, sin pantallas naturales que les diesen sombra y a menos de mil kms. de la línea del Rhin. Ni por su cantidad ni por su ubicación bastaban para resolver el problema estratégico planteado ante el E.M norteamericano.

Había que seguir buscando y se encontró, como solución óptima, la variante ibérica. Cierto, que Portugal estaba incorporado desde 1949 al sistema bélico de la OTAN, pero no bastaba como cabeza de puente de las Fuerzas Armadas norteamericanas en Europa: era demasiado pequeño por su territorio y quedaba completamente aislado, sus puertos no bastaban para garantizar un traslado rápido y en gran escala. Resultaba evidente que no se podía resolver el problema sin valerse de España.

Los planificadores del Pentágono Norteamericano comprobaron que los puertos y aeródromos de la Península bastaban perfectamente para hacer del gran promontorio ibérico una amplia y sólida plaza de armas en el extremo suroeste de Europa. Más de 24 grandes puertos, sin contar con las posibilidades de las rías de Galicia; capacidad para instalar unos 600 aeródromos. Y todas estas bases bien cubiertas por elevadas pantallas naturales: los Pirineos, la Carpetovetónica, la Mariánica, la Penibética... Disponiendo de semejante plataforma sería posible convencer a los «aliados» de la OTAN de que la poderosa máquina bélica de los Estados Unidos, aunque no mantuviese con carácter permanente una gran fuerza en Europa, estaba siempre en condicones de trasladar rápidamente a través del Océano un elevado número de divisiones terrestres y aéreas para responder a sus compromisos.

A partir de entonces se intensificaron los contactos militares y diplomáticos entre Wáshington y Madrid. En 1963 se renovaron y ampliaron las cláusulas del «Pacto de Madrid» suscrito diez años antes. Los gobernantes del Pardo no oponían grandes dificultades, por el contrario, salían gustosamente al encuentro de los deseos imperiosos de los yanquis. Y así, en octubre de 1964, al año siguiente del aleccionador fracaso de «BI-CLIFT», arribaban a las playas de Huelva, con protección de la Armada española, los buques norteamericanos de transporte y de desembarco encargados de realizar las maniobras conjuntas «Steel Pike».

Se trataba, mediante este simulacro, de comprobar experimentalmente varios puntos relacionados con el cruce del Atlántico de grandes convoyes de tropas y su desembarco en España, eligiendo al efecto los puertos y playas más alejados del Pirineo, en el confín suroeste de la Península. Según los ecos traslucidos por la prensa, la maniobra resultó bastante aceptable. Verdad es que en su realización, pese a que cooperaba eficazmente la Marina española, el desembarco se llevó a cabo con todas las preocupaciones, asaltando la cabeza de playa con helicópteros para vencer rápidamente dificultades relacionadas con la oposición armada de fuerzas irregulares españolas al desembarco norteamericano en nuestras costas.

Era claro que, desde el primer momento, los estrategas del Pentágono advertían perspicazmente la existencia de ciertas dificultades en el empleo del trampolín ibérico para sus fines militares en Europa.

Entre estas dificultades figuraba:

— el conocido patriotismo del pueblo español, la tradicional resolución de los pueblos hispanos de no someterse al dominio extranjero ni prestar su tierra a fuerzas extrañas;

— las dificultades del paso rápido a través de los Pirineos de grandes contingentes y el aseguramiento de sus comunicaciones a través de esos pasos, ya que a los obstáculos naturales del terreno montañoso se uniría sin duda la acción armada permanente y resuelta de los patriotas;

— la insuficiencia de la red de comunicaciones sumada a la incomodidad de su trazado radial con centro en Madrid, lo que complica en alto grado el tendido de itinerarios longitudinales desde los puertos marítimos hasta los pasos del Pirineo en el istmo fronterizo;

— la reducida capacidad de muelles y puentes, que en muchos casos no bastaría para los grandes pesos de los equipos de guerra modernos de que están pertrechadas las fuerzas armadas norteamericanas;

— el ínfimo nivel de desarrollo de instalaciones radiotécnicas modernas, imprescindibles para convertir la Península en plaza de armas y trampolín estratégico de una poderosa fuerza terrestre y aérea.

En el cuadro que sigue hemos reunido datos y cifras que sirven de base a las apreciaciones precedentes, permitiendo al lector ampliarlas a la vista de un mapa geográfico cualquiera.

ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LA PENINSULA IBERICA COMO CABEZA DE PUENTE DE LAS FUERZAS ARMADAS DE LOS ESTADOS UNIDOS EN EL SUROESTE DE EUROPA

A. PUERTOS — La Península dispone de unos 24 grandes puertos de tipo moderno, capaces de recibir barcos oceánicos de gran tonelaje.

De ellos: NUEVE (sin contar las posibilidades de las rías gallegas) en la vertiente **Cantábrica** con una capacidad total aproximada del 40% del conjunto (sin Portugal);

SIETE en la vertiente atlántica (incluyendo Portugal), con una capacidad total aproximada del 15% del conjunto (sin Portugal).

OCHO en la vertiente mediterránea, con algo más del 40% de la capacidad total del conjunto (sin Portugal).

De estos 24 puertos, tres constituyen bases Navales de tipo moderno: **FERROL**, ROTA y CARTAGENA, situados uno en cada vertiente: Cantábrica (Ferrol); Atlántica (Rota) y Mediterránea (Cartagena).

B. AERODROMOS — Se calcula que en la Península Ibérica pueden instalarse unos **600 aeródromos**, de los cuales:

— 120 en la Meseta Superior (cuenca del Duero)

— 250 en la Meseta Inferior (id del Tajo y Guadiana)

— 100 en la cuenca del Guadalquivir

— 50-60 en el valle del Ebro

— 80-90 en Cataluña y Levante.

OBSERVACION:

Conviene tener presente que Francia tiene solamente SIETE grandes puertos en sus costas atlánticas (BURDEOS, LA ROCHELA, ROCHEFORT, SAINT NAZAIRE, NANTES, LORIENT y BREST); TRES grandes puertos en su litoral mediterráneo (SETE, TOLON y MARSELLA);

un total de DIEZ puertos mientras que la Península dispone de unos 24 de análogas características.

Se calcula que las Islas británicas tienen capacidad para unos **500 aerodrómos** que, a diferencia de los peninsulares, sufren considerables limitaciones atmosféricas.

C. PASOS A TRAVES DEL PIRINEO:

Los 450 kms del istmo pirenaico (más de 650 kms de frontera) ofrecen el cuadro siguiente:

SECTOR	Pasos	Senderos y caminos	Carreteras	Ferrocarriles	Itinerarios longitudles.
ORIENTAL	64	12	5	2	5
CENTRAL	65	25	4-5	1-2	3-5
OCCIDENTAL	21	6	6	1	4
TOTAL	150	43	15-16	4-5	12-14

D. ENTRE LOS PUNTOS DEBILES que ofrece el sistema para asegurar el paso a Francia de fuerzas y medios militares desembarcados en la Península destacaremos:

1. debilidad de los itinerarios a través del Pirineo Central, escasos y difícilmente practicables;
2. debilidad de las comunicaciones entre los valles del Ebro y del Tajo a lo largo del eje Madrid-Zaragoza por Guadalajara, en que los valles del Tajuña, Henares y Jarama se estrechan entre los grandes macizos montañosos de Guadarrama y Montes Universales;
3. debilidad del sistema de caminos que llevan desde los puertos y rías de Galicia a los pasos del Pirineo Occidental asegurando además vías terrestres de transporte a los puertos del Cantábrico;
4. debilidad de las comunicaciones que pasan por la serranía de Cádiz para dar salida a los puertos de Rota, Santa María y Cádiz hacia el interior de la Península.

Conocidas estas dificultades, se emprendieron muy pronto pasos encaminados a irlas superando: medidas y disposiciones tendientes a adaptar la red de carreteras y ferrocarriles a un tráfico intensivo de cargas pesadas entre los puertos del Atlántico y la frontera pirenáica; construcción de nuevas líneas y tramos complementarios para tender itinerarios completos que atraviesen la Península hasta los pasos del Pirineo; ampliación y mejora de ciertos puertos y sus salidas hacia el interior del territorio, etc. Entre las medidas más elocuentes tomadas a este respecto conviene citar la ley del 21 de marzo de 1971 sobre la instalación de un puerto gigante en la ría de Arosa, de exclusiva importancia estratégica. Esta ley era completada año y medio después al inaugurarse a toda pompa el último tramo que en Asturias dejaba terminado y listo el ferrocarril estratégico que une las rías y puertos de Galicia con los pasos del Pirineo Occidental.

Nuevos tratados militares vinieron a modernizar y desarrollar intensivamente, a partir de 1970, el sistema de instalaciones radiotécnicas, cuya debilidad constituía una de las deficiencias principales del conjunto. Adviértase el énfasis que en los tratados con Estados Unidos suscritos en 1970 se pone en la modernización y desarrollo de los sistemas de enlace, red de aviso, etc. Sin una red de instalaciones radiotécnicas modernas y estrechamente vinculadas con la tendida por la OTAN en el Occidente de Europa no se podría convertir a la Península Ibérica en la gran plaza de armas y cabeza de puente sobre el Atlántico que, como hemos advertido, necesita el E.M.G. norteamericano.

Sintióse también la necesidad de cambiar la estructura orgánica de nuestras Fuerzas Armadas: de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire.

Si, en adelante, la misión del suelo ibérico había de reducirse a servir de puente estratégico y logístico para grandes unidades expedicionarias norteamericanas facilitando su arribo seguro a Europa y su traslado rápido a los Teatros de Operaciones Militares centroeuropeos, atendiendo a sus necesidades logísticas, altamente voluminosas, la misión de nuestras Fuerzas Armadas debía ser ajustada al mejor cumplimiento de ese cometido principal. Ya no se trataba, ni mucho menos, de prepararse militar y moralmente para rechazar el desembarco de fuerzas militares extranjeras que tratasen de invadir la Península, sino que se trataba por el contrario de facilitarlo; no se trataba tampoco de defender a ultranza los caminos y pasos montañosos de la frontera pirinaica, sino de franquearlos, de garantizar el tráfico intensivo por ellos como itinerarios de penetración y vías de abastecimiento logístico.

El enemigo previsto no era ya el invasor extranjero, éste llegaba tranquilamente en son de paz al abrigo de tratados militares. El enemigo era ahora y en adelante el pueblo español que se oponía a semejantes tratados y no estaba dispuesto a permitir la invasión del país. El pueblo español que no ha olvidado todavía como penetraron hace más de siglo y medio, también en son de paz, también al abrigo de tratados, las tropas napoleónicas que tanta sangre costó luego echar de España tras cinco largos años de encarnizada lucha.

Para hacer frente a este enemigo, para lanzar a las Fuerzas Armadas regulares contra las Fuerzas Armadas irregulares del país que se alzaban en defensa de los más legítimos intereses de la Patria en peligro, había que recurrir taimadamente a nuevos planteamientos doctrinales, a enfoques absurdos, antipatrióticos del deber militar. Tradicionalmente el deber primordial y sagrado del soldado ha sido defender la integridad territorial y la independencia de la Patria. Ahora se tenía que hacer ridículos equilibrios estériles para destacar en primer plano la lucha contra el enemigo interior al que se tilda al efecto de «revolucionario», de «subversivo», de «terrorista» y se presenta como el adversario a destruir.

Si el «enemigo principal» iba a ser ahora la subversión interna, la guerrilla, había lógicamente que convertir a nuestras Fuerzas Armadas en un poderoso aparato de lucha antiguerrillera, y a eso tiende precisamente el Plan Perspectivo en realización, que empezó en 1966 y, debe estar culminado en 1974.

En virtud de este Plan, la mayoría de las unidades del Ejército de Tierra, pertenecientes a la Defensa Operativa del Territorio (D.O.T.) están adaptadas y armadas especialmente para la lucha antiguerrillera; lo mismo sucede con las unidades de la llamada Reserva General, restos de viejas formaciones coloniales. E incluso las llamadas Fuerzas de Intervención Inmediata (F.I.I.) deben de estar listas moral y materialmente para cumplir misiones represivas como fuerzas de choque del aparato antiguerrillero.

Tampoco escapan los Ejércitos de Mar y Aire de recibir su parte en tan ingrata tarea. Se prepara a la Aviación, no para reñir arriesgados combates en el aire, sino para apoyar a las fuerzas terrestres en la lucha contra las guerrillas, a aplastar a la guerrilla contra el suelo impidiendo sus desplazamientos, a desmoralizar al guerrillero y a la población civil que le apoya mediante bombardeos estilo yanqui en Vietnam y otras acciones de terror. Los helicópteros deberán ante todo y sobre todo servir de punta de lanza antiguerrillera.

Se prepara a la Marina para apoyar y realizar desembarcos anfibios para atacar las bases guerrilleras que se apoyen en el mar, aislarlas de las comunicaciones marítimas para que no puedan recibir ningún auxilio exterior. Y también en la mar se plantean ante nuestras escuadras y escuadrillas navales un tipo de lucha en cierto modo «antiguerrillera», o sea, la lucha antisubmarina ¿Con qué fin? ¿Acaso para proteger nuestras costas y puertos? Nada de eso: para proteger la llegada de los convoyes procedentes del otro lado del Atlántico, para proteger su descarga en nuestros puertos.

Una y otra vez se insiste por autorizados voceros militares a todos los niveles que todos nuestros oficiales deben especializarse en la contraguerrilla, en la lucha contra la subversión. En que «todas las unidades, cualquiera que sea su misión específica, deben tener una organización lo suficientemente flexible para participar en la guerra contrarrevolucionaria»...

Y, si examinamos el cuadro general que ofrece nuestro Ejército en la actualidad, y en la perspectiva de su desarrollo, veremos como la Marina acentúa su carácter antisubmarino, la Aviación adquiere nuevos helicópteros y el 80% de las Grandes Unidades del Ejército de Tierra tienen, por su carácter, armamento y preparación combativa un carácter acusadamente antiguerrillero y en realidad sólo son aptas para combatir a un enemigo «irregular» pertrechado de armamento ligero. Es evidente la debilidad de las Brigadas de la D.O.T. para luchar contra fuerzas acorazadas, contra carros de combate, contra aviones de caza-bombardeo rasante, contra todas las armas que caracterizan un ejército moderno. En realidad no necesitan de armamento anticarro ni antiaéreo, porque los guerrilleros que se disponen a combatir no pueden permitirse el lujo de poseer armas sofisticadas, apenas si pueden disponer de una metralleta por cabeza, siempre hambrienta de municiones, y algunas granadas de mano.

Por su parte, las F.I.I. mejor pertrechadas, sólo como caso especial se prevé su integración en un Cuerpo de Ejército, por lo general se las destina a actuar como fuerzas de choque de la lucha antiguerrillera apoyando a las unidades de la DOT como «Fuerzas de represalia implacable» (F.R.I.).

En su conjunto, nuestras Fuerzas Armadas no están calculadas ni organizadas, ni pertrechadas ni preparadas para defender el territorio nacional contra agresión militar extranjera.

Esta triste realidad, que no puede escapar al más mínimo análisis, se refleja sin recato alguno, o apenas velada con transparentes cendales retóricos, a través de todos los ejercicios, maniobras y operaciones realizadas en los últimos años y que siguen celebrándose en España con participación de fuerzas armadas de nuestros vecinos portugueses y franceses.

Para mejor ilustración del lector hemos compuesto un Calendario de algunos de estos ejercicios que dan clara idea de para qué fines se está adiestrando a nuestras Fuerzas Armadas y acondicionando nuestro territorio nacional.

Unimos también algunos esquemas aclaratorios y un resumen breve de cada uno de estos ejercicios, que encontrará el lector al final del presente artículo, como anexo al mismo.

CALENDARIO DE ALGUNOS HECHOS MILITARES IMPORTANTES DE LOS ULTIMOS AÑOS

1963	Fracaso de la operación «BIG-LIFT» en Europa y renovación de los Tratados Militares de 1953 con los Estados Unidos. El Pentágono norteamericano se orienta a utilizar la Península Ibérica como base principal en Europa.
1964 OCTUBRE	«STEEL-PIKE» (del 4 al 30-10-1964). Con participación de fuerzas de los tres Ejércitos españoles y norteamericanos. Un gran convoy militar estadounidense atraviesa el Atlántico y desembarca en Huelva. Una fuerza helitransportada protege y facilita el desembarco así como la conquista de la cabeza de playa.
1965	Aprobación del Plan Perspectivo de reorganización de nuestras Fuerzas Armadas con vistas al objetivo principal de lucha contra la «subversión». Este plan deberá quedar terminado en 1974.

1969 JUNIO	«AZOR-I»: protección del desembarco de fuerzas expedicionarias norteamericanas en los puertos de Galicia y su desplazamiento rápido hacia el Este.
1969-1970	Renovación y ampliación de los Tratados Militares con Estados Unidos; firma de tratados militares con Francia (que en 1966 salió de la OTAN).
1969	Ley Básica de Movilización Nacional.
1970 FEBRERO	«FINISTEREX-VIII» con participación de fuerzas navales y aéreas de España y Francia para proteger la llegada y el desembarco en puertos de Galicia de grandes convoyes procedentes de los Estados Unidos.
1970 MARZO	«RODRIGO», ejercicio didáctico de movilización en la IV R.M. (Cataluña) de la División de Montaña N° 4 y de la Brigada de Defensa Operativa del Territorio N° 4, movilizándose un total de 19 000 reservistas.
1970 JUNIO	«GALIA-II» en el Pirineo Central, con participación de fuerzas terrestres y aéreas francesas y españolas. Lucha contra grupos guerrilleros que hostigan las comunicaciones de una G.U. que opera al Norte del Pirineo pasando por el eje que va de Lérida a la frontera francesa.
1970 OCTUBRE	«BRIGADIER», en la serranía de Cádiz por los caminos que llevan hacia el Norte desde la base naval norteamericana de ROTA y los puertos de CADIZ, SANTA MARIA y ALGECIRAS.
1970 NOVIEMBRE	«CONVEX-70» con participación de fuerzas navales españolas y portuguesas que protegen convoyes que, atravesando el Atlántico, arriban a los puertos de CORUÑA, FERROL, LISBOA y ROTA-CADIZ.
1971 NOVIEMBRE	«VENUS», protección de los caminos que a través de la Alcarria (Guadalajara), unen la base naval norteamericana de ROTA con las bases aéreas de ese mismo país en Madrid y Zaragoza.

A «STEEL PIKE» de la que ya hemos hablado, siguió la aprobación y puesta en práctica del Plan Perspectivo (1966-1974) que empieza a dar sus frutos ya en 1968. Por entonces tiene lugar «AZOR-I» muy semejante a «STEEL PIKE», aunque en mayor escala, con acento mayor en la realización del desembarco aéreo protegiendo al naval que se ensayaba ahora en los puertos y rías de Galicia, cuya importancia estratégica nadie ignora y tanta actualidad está cobrando en nuestros días, hasta el punto de que se calcula que en una sola de estas rías, la de AROSA, podrían fondear juntos nueve buques de 500 mil toneladas.

Para entonces Francia había salido ya de la OTAN (1966) e iniciaba un acercamiento militar a España: «... La Europa continental del Noroeste —leemos en un artículo publicado en diciembre 1971 por la «Revue Maritime» francesa— tiene necesidad imperiosa de la apertura al Océano garantizada por Francia con el respaldo de las posiciones continentales e insulares ibéricas»... e insiste: «Si la geografía demuestra la extrema importancia de la posición atlántica franco-ibérica para Europa, es mucho más expresiva aún cuando se plantea el problema mediterráneo.» El artículo citado se titula: «España, Francia y Europa», al leerlo se

diría que falta algo en el título y sería más completo así: «España, Francia y Europa en los planes militares de los Estados Unidos.»

El caso es que, junto con los tratados militares con los Estados Unidos, suscribe también por entonces el gobierno español tratados militares con Francia. Armamento francés empieza a llegar, junto con armamento norteamericano, para pertrechar a nuestras principales unidades «de Intervención» del vigente Plan Perspectivo. Fuerzas Armadas francesas de Tierra, Mar y Aire participan con intensidad creciente con las españolas en muchas de las principales maniobras. En 1970 fuerzas navales de ambos paises desarrollan maniobras conocidas con el nombre de «FINISTEREX-VIII» que son, en cierto modo, continuación de «AZOR-I» y estudian aspectos concretos de la protección y arribada a los puertos y rías de Galicia de grandes convoyes procedentes del otro lado del Océano. Luego escribiría A. Leost en la «Revue Maritime» antes citada: «Las rías de Galicia, la bahía de Lisboa, la de Cádiz, inmensas, muy protegidas, fáciles de defender, son excepcionalmente favorables para la arribada y estacionamiento, la dispersión, reunión y ensamblaje de un cordón umbilical seriamente amenazado». Estaba precisamente enunciando con estas palabras la esencia de «CONVEX-70» realizada en noviembre de ese mismo año (1970) en costas de Galicia, Lisboa y Cádiz. En ellas, con participación de fuerzas navales españolas y portuguesas, se practicó la protección antisubmarina de convoyes navales que atravesaban el Océano acercándose a las costas del litoral atlántico de la Península Ibérica comprendidas entre los cabos Ortegal y Trafalgar para asegurar sólidamente ese «cordón umbilical» de que hablaba la conocida revista naval francesa.

Siguieron luego las maniobras «GALIA» —han sido varias— todas en los accesos del Pirineo, en las que fuerzas terrestres y aéreas de Francia y España estudiaban la capacidad de los pasos a través de la montaña y practicaban la lucha contra grupos guerrilleros que las obstaculizaban. Aquí también es de interés citar palabras de A. Leost en la «Revue Maritime» al señalar que España «puede desempeñar, si fuese necesario, el papel de un puente estratégico y logístico de primer orden hacia una Europa más o menos paralizada por un conflicto». El autor francés no especifica quién habría de pasar por ese puente, a qué fuerzas armadas serviría esa logística, pero la cuestión es tan clara que no puede surgir duda alguna: ese puente se tiende, o se trata de tender, para que lo usen fuerzas expedicionarias norteamericanas. Y el hecho es que desde 1970 se han venido sucediendo numerosos ejercicios de mayor o menor envergadura en que las fuerzas terrestres y aéreas francesas y españolas han estudiado y practicado —bajo diversos planteamientos de disimulo— los problemas logísticos del paso a través del Pirineo de grandes unidades y columnas motorizadas de abastecimiento procedentes de la Península Ibérica. En todas estas maniobras y ejercicios ha tenido papel primordial la lucha contra grupos guerrilleros españoles que hostigaban, supuestamente, las vías de comunicación traspirenáicas.

Hay un interés marcado en convertir a la Península en «puente estratégico y logístico de primer orden», en plaza de armas espaciosa y trampolín de agresión en Europa, hablando sin eufemismos.

En 1970 tuvieron también lugar otras dos importantes operaciones: «RODRIGO», para experimentar en Cataluña la Ley Básica de Movilización Nacional promulgada en 1969, y «BRIGADIER» en la serranía de Cádiz, con participación de fuerzas de la División Mecanizada. Era este, por cierto, uno de los simulacros realizados en los últimos años por la División «Guzmán el Bueno» perteneciente a las F.I.I. para estudiar sobre el terreno los problemas de diversa índole que plantea el paso hacia el Norte de fuerzas expedicionarias «amigas» desembarcadas en los puertos de Huelva a Cádiz con la oposición activa y armada de guerrilleros españoles.

Otra preocupación destaca también, y es la que experimentan los mandos norteamericanos en la Península por la seguridad de sus bases y de las arterias de comunicación y abastecimiento que las unen desde Rota hasta Zaragoza pasando por Madrid.

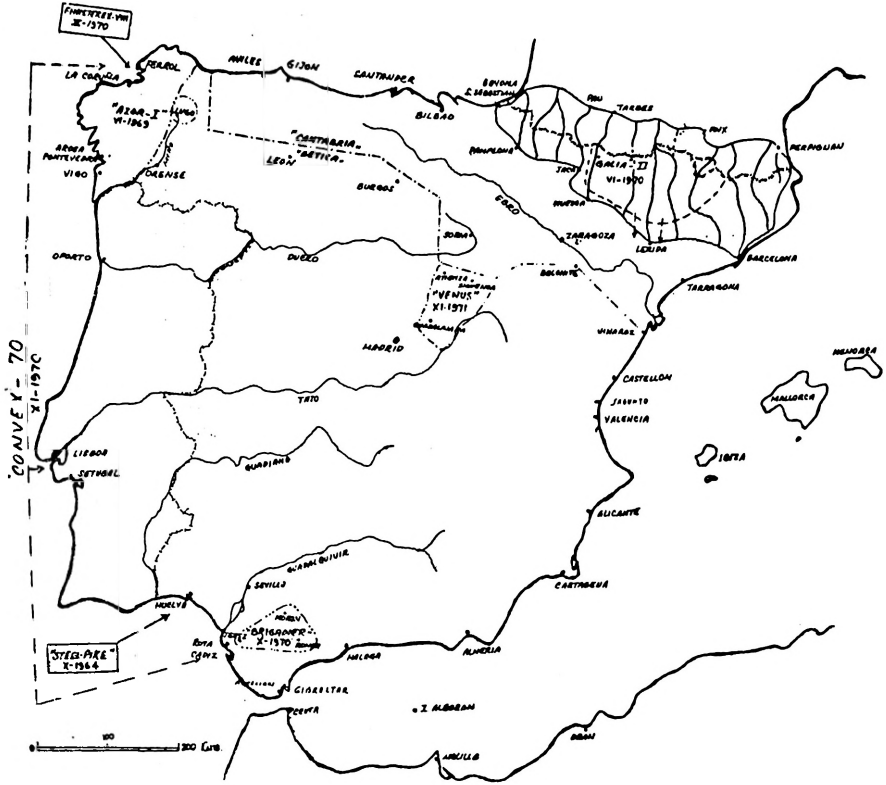
Por estas y otras razones, eslabón necesario entre «BRIGADIER» y «GALIA-II» (ambas operaciones realizadas en 1970), ha sido la operación «VENUS» en noviembre de 1971 con participación de fuerzas de la División Acorazada «Bru-

nete». Sobre un ambiente artifical creado con fines de desinformación y disimulo, en «VENUS» se trataba fundamentalmente de proteger, contra ataques guerrilleros, los caminos y las instalaciones logísticas de la Alcarria. Un simple vistazo al mapa pone claramente de relieve que es la provincia alcarreña eslabón necesario del dispositivo logístico del sistema de bases navales y aéreas de los Estados Unidos en España y es además la tierra de Guadalajara lugar de paso obligado para grandes contingentes de tropa o transportaciones que pasen desde los puertos del Suroeste de la Península hacia los desfiladeros del Pirineo Central, que son sin duda los más agrestes, pero también los más fáciles de proteger y más seguros contra ataques de misiles o aviones.

Resulta indudable que «BRIGADIER» en tierras gaditanas, «VENUS» en la provincia de Guadalajara y «GALIA-II» en Lérida y Huesca, forman un conjunto perfectamente definido por una idea central, por un plan único: el tendido y aprovechamiento del puente estratégico y logístico de la Península Ibérica para una fuerza expedicionaria norteamericana que opere en Europa Central, después de haber desembarcado en nuestras costas. «BRIGADIER», «GALIA-II» y «VENUS», igual que los otros ejercicios que hemos mencionado anteriormente, están unidos también por una misma obsesión: la lucha sin cuartel contra «el enemigo interno», la «subversión», el guerrillero, en resumidas cuentas, la parte más consciente y combativa de nuestro pueblo alzada en armas para defender la libertad y la independencia de la Patria, para no verla convertida en «puente estratégico y logístico», blanco obligado y lógico de los golpes demoledores del bando contra el que combaten, en los teatros de guerra europeos, los que aprovechan el suelo ibérico, para sus fines bélicos, para sus demenciales aventuras imperialistas. Después de largos años de fracasos e infamias en la cobarde agresión armada en Vietnam, gobernantes norteamericanos inventaron un recurso en el que cifraron esperanzas: le pusieron el nombre de «vietnamización» de la guerra.

Era un recurso criminal, como toda su aventura vietnamita; consistía en hacer que vietnamitas luchasen contra vietnamitas destruyéndose entre sí y arruinando su país en provecho exclusivo del dólar yanqui, otrora tan poderoso.

Esta misma tendencia, salvando el nombre, se traslada mecánicamente a la «ambientación» de las grandes maniobras militares: «Bética» (Sur), contra «Cantabria» (Norte); las Unidades de la División Acorazada contra grupos «LINCE», «COBRA», «ZORRO»; fuerzas de los tres Ejércitos contra partidas guerrilleras, integradas por patriotas españoles, cuyo sólo delito es oponerse virilmente a que se trasladen a España los mismos métodos que están ensayándose en Vietnam, con las mismas armas, aplicados por las mismas gentes en provecho de idénticos intereses, en el marco general de una «escalada» gigantesca, en la que nuestra Patria nada tiene que ganar y tantísimo tendría que perder.



FIRENZE-VIII
II-1970
LA CORUÑA
FERROL
AVILES
GIJON
SANTANDER
BILBAO
BAYONA
S. SEBASTIAN
PAU
TARBES
FOIX
PERPIGNAN
"AZOR-I"
VI-1969
LUGO
ARCEA
PONTEVEDRA
VIGO
ORENSE
"CANTABRIA"
"BETICA"
LEON
BURGOS
PAMPLONA
JACA
GALIA-II
VI-1970
HUESCA
EBRO
ZARAGOZA
LERIDA
BARCELONA
TARRAGONA
SORIA
OPORTO
DUERO
BELCHITE
"VENUS"
XI-1971
MADRID
VINAROZ
CASTELLON
JAVEA
VALENCIA
MENORCA
MALLORCA
IBIZA
TAJO
LISBOA
SETUBAL
GUADIANA
ALICANTE
GUADALQUIVIR
SEVILLA
CARTAGENA
HUELVA
"BRIGADIER"
X-1970
ROTA
CADIZ
MALAGA
ALMERIA
"STEEL-PIKE"
X-1964
GIBRALTAR
CEUTA
I. ALBORAN
MELILLA
OBAN
100
200 Km.
"CONVEX"-70
XI-1970

ANEXO

En apoyo de las apreciaciones que hemos emitido en nuestro artículo, ofrecemos ahora datos referidos a los principales ejercicios militares de que hemos hablado:

I. EJERCICIO CONJUNTO «AZOR-I», TIERRA-AIRE

Tuvo lugar este ejercicio en JUNIO 1969, participando en él por vez primera, la Brigada Aerotransportable, creada en enero 1966 como parte de las Fuerzas de Intervención Inmediata. Las acciones tuvieron lugar en Galicia.

Junto con fuerzas de la Brigada Aerotransportable, participaron dos Compañías de Operaciones Especiales (COE), una unidad de helicópteros, una fuerza aérea táctica (15 aviones), otra de transporte (26 aviones) y una escuadrilla de zapadores paracaídistas.

Se practicaron las tres modalidades de lanzamiento:

a) con paracaídas, lanzándose así 325 hombres con armamento y equipo;

b) helitransportada; 84 combatientes de infantería y una batería de obuses 105 mm;

c) aerotransportada: 476 hombres con armamento y equipos, incluyendo una batería de obuses 105 mm; otra de Morteros de 81 mm con 6 piezas, y 8 cañones sin retroceso de 75 mm, así como los correspondientes vehículos blindados de transporte TT.

En su fase operativa, el ejercicio incluía la conquista de una cabeza inical de desembarco por los paracaídistas; la consolidación y ampliación de esta cabeza inicial por los helicópteros y las fuerzas de desembarco aéreo. En la fase siguiente, las fuerzas acumuladas en la cabeza de desembarco pasaban a la ofensiva para conquistar un objetivo limitado.

La situación general creada por los organizadores del ejercicio suponía al «Bando Azul» defendiendo a duras penas el «Reducto Galaico», reducido por cierto a menos de la mitad del territorio de Galicia (parte de las provincias de Coruña y Pontevedra). Sin saber cómo, el «Bando Azul» reducido a un espacio de unos 200 kms de Norte a Sur y hasta 100 kms de Este a Oeste, cubierto por el Miño, habitado por poco más de un millón de habitantes, había logrado «acumular» fuerzas y medios suficientes para lograr superioridad naval y aérea, aprestándose nada menos que a «reconquistar» la totalidad de la Península Ibérica.

Lo absurdo de semejante planteamiento deja traslucir claramente la situación real que se trataba de jugar: fuerzas militares expedicionarias procedentes de allende el Océano se disponían a desembarcar en los puertos y rías de Galicia con el apoyo oficial pero con la oposición enérgica de la población, alzada en armas. Un fuerte desembarco aéreo, lanzado en las cercanías de Lugo, tenía la misión de inmovilizar a las guerrillas gallegas para proteger el desembarco naval y facilitar su paso hacia el interior del país con rumbo a la frontera francesa. Todo lo demás es «humo» para confundir, y que sólo sirve para señalar.

II. EJERCICIO NAVAL HISPANO-FRANCES «FINISTEREX-VIII»

Se realizó este ejercicio en los días del 18 al 28 de febrero 1970, participando fuerzas navales españolas y francesas, en aguas de Galicia.

Abarcó tres fases sucesivas a lo largo de las cuales se desarrollaron diversos ejercicios y simulacros de comunicación entre buques y aeronaves; lucha contra submarinos; protección de convoyes y celebración de un supuesto táctico de doble acción.

La participación del «Dédalo» con sus 22 helicópteros y de varias unidades aéreas

francesas y españolas especializadas en la búsqueda y destrucción de submarinos, pone de relieve la importancia que se dio en este ejercicio a la protección de convoyes contra ataques submarinos. No se especifica de qué convoyes se trataba, pero salta a la vista que no podían ser ni españoles ni franceses, ni europeos en general: una cosa es clara, los convoyes que se protegían en «FINISTEREX-VIII» venían de costas norteamericanas, arribaban a costas de Galicia y temían ser atacados por fuerzas submarinas, que no eran ni españolas ni francesas. Por el contrario, fuerzas navales y aéreas francesas y españolas se encargaban de proteger la llegada y la descarga de los buques norteamericanos de transporte en los puertos y rías de Galicia.

De tal modo, «FINISTEREX-VIII» se vincula estrechamente con «AZOR-I», que le precedió, y con «CONVEX-70» que había de seguirle, en esas mismas aguas, con esos mismos fines.

Un hecho vino meses después a dar fe de algunas de las experiencias deducidas de estos ejercicios: la ley de marzo de 1971 disponiendo la creación de un gran puerto en la ría de Arosa.

Por lo visto se consideró que la protección era posible, pero se necesitaba ampliar la capacidad de los puertos para el más rápido desembarco de personal y cargas. Personal y cargas de carácter indudablemente bélico, ya que, desde el punto de vista de la economía nacional no se necesita para nada invertir grandes recursos en la creación del gran puerto de Arosa.

III. EJERCICIO HISPANO-FRANCES «GALIA-II»

Tuvo lugar la fase operativa de este importantísimo ejercicio, parte integrante de otros análogos del mismo nombre, en los días del 8 al 11 de junio de 1970.

Los simulacros militares se desarrollaron en el triángulo ARTESA-ALFARRAS-LERIDA sobre la importante vía que cruza el Pirineo Central por Viella, y de la cual parte el ramal que se abre paso a través del agreste puerto de Sallau. Se trata de una vía de posible aprovechamiento logístico, en que las dificultades naturales del terreno se ven compensadas por la solidez que el propio relieve montañoso presta a la defensa de tales caminos contra golpes aéreos asestados por aviones o misiles.

Participaron: por el Ejército español, una Agrupación de la Brigada de Cazadores de Montaña reforzada por dos C.O.E. de la IV Región Militar, dos Compañías de Paracaidistas y una Unidad de Helicópteros así como algunos aviones de observación, cooperación y transporte. Por el vecino Ejército francés operaba una Subagrupación de la 11 División, con dos compañías de paracaídistas y aviones de transporte.

Según la exposición oficial, en «GALIA-II» se debía:

— estudiar la acción combinada hispano-francesa para infiltración, ataque y ocupación desde el aire de pequeños objetivos situados en la retaguardia «enemiga», en beneficio de la acción posterior de una gran unidad;

— experimentar la capacidad de reacción de las fuerzas territoriales y helitransportadas (incluyendo las C.O.E.) para anular la acción antes expuesta de los «paracaidistas enemigos».

Se trataba, pues, de practicar la lucha de las unidades territoriales de Montaña con ayuda de COE y de helicópteros, contra pequeños grupos que hostigaban las comunicaciones, en la vertiente española, de los caminos que atraviesan el Pirineo Central. Y fuerzas francesas participaban también en esta lucha, altos mandos franceses se interesaban mucho por ella ¿No resulta extraño este interés? También extraña la conducta de los llamados «paracaídistas enemigos» que según el supuesto, actuaban en beneficio de una gran unidad... Si tal gran unidad debería invadir tierras de España no podía haber elegido un lugar más difícil que la carretera de Lérida: dificilísima de pasar, sin buenas perspectivas de ulterior desarrollo de la acción hacia el valle del Ebro, con numerosos accidentes escalonados del terreno, entre ellos el Monsech, lugar históricamente propicio a la acción guerrillera. Poco probable que ninguna gran unidad tratase de invadir España por tales andurriales. Pero, en cambio, como ya hemos dicho, esos pasos se prestan altamente para servir de apoyo a una importante vía logística, bien defendida y abrigada, que atendiese a las necesidades de grandes unidades modernas operantes al Norte de Pirineo.

Pero ciertamente que si el terreno a ambos lados de la carretera de Lérida a Francia se presta para establecer una sólida defensa antiaérea y anti-coheteril, es muy favorable para las acciones de grupos guerrilleros, como enseña la experiencia histórica de la guerra de Independencia y de las carlistas. Y este

aspecto preocupaba seriamente a los que están interesados en el aprovechamiento de la gran vía logística del Pirineo Central (que pueden ser varias por cierto).

Estudiar los problemas de la lucha contra grupos guerrilleros empleando medios modernos, helicópteros, etc.; comprobar las posibilidades de las nuevas formaciones de montaña y especiales para cumplir estos fines, ha sido sin duda alguna, uno de los principales fines de estudio de «GALIA-II», aunque al efecto se vieran obligados sus organizadores a disfrazar a los guerrilleros de «paracaídistas» y lanzarlos desde el aire.

Y ahí terminaba el enmascaramiento, bastante inocente por cierto, pues en cuanto estos «paracaídistas» llegaban a tierra se comportaban como avezados guerrilleros. Hostigaban comunicaciones, atacaban depósitos de ingenieros, de municiones, etc. ¿Son acaso tales cometidos los más indicados para pequeñas vanguardias lanzadas por aire para proteger el paso de una Gran Unidad que les sigue? Los organizadores de «Galia-II» conocen demasiado bien su oficio para caer en tales absurdos, pero aún conocían mejor lo que de «GALIA-II» se requería y no encontraron un arbitrio mejor para escenificar ese objetivo de estudio: la lucha contra grupos guerrilleros españoles en los accesos del Pirineo Central.

IV. OPERACION «BRIGADIER».

Tuvo lugar del 3 al 11 de octubre de 1970 y sus acciones se desarrollaron en la Serranía de Cádiz, por donde pasan precisa y necesariamente las vías de toda clase: carreteras, ferrocarriles, oleoductos, etc. que unen la gran base naval norteamericana de ROTA con las bases aéreas escalonadas por los militares norteamericanos en la Meseta Central y en el valle del Ebro.

Ocurre además, que en la gran bahía de Cádiz existen diversos puertos de notable importancia (con el ya citado de ROTA, los de SANTA MARIA, CADIZ, SAN FERNANDO) y cualquier fuerza expedicionaria o carga de abastecimiento, desembarcada en estos puertos, debe pasar por los caminos de la serranía gaditana antes de desembarcar en el valle del Guadalquivir para continuar ruta hacia el Norte.

Y ocurre asimismo que muchas de las obras de tales vías de comunicación: muelles, puentes, etc., no sirven para el transporte de cargas de 90 y más toneladas que requieren los medios altamente sofisticados de que están provistas en abundancia las fuerzas armadas de los Estados Unidos.

Sobre este fondo se desarrollaron esta vez los ejercicios de las unidades de la División Mecanizada Número 2, perteneciente a las Fuerzas de Intervención Inmediata.

Entre los objetivos conocidos de la operación «BRIGADIER» figuraba el de ampliar la capacidad del muelle de la estación de JEDULA sobre el ferrocarril de JEREZ a ARCOS de la Frontera para cargas de 90 toneladas. No era esta, por cierto, la primera vez que los ingenieros de la División «Guzmán el Bueno» se veían obligados a resolver problemas de este tipo. Ya en las maniobras celebradas por la División en octubre 1969 tuvieron que reforzar los puentes sobre el río Guadiamar en la carretera de Huelva a Sevilla.

En ambos casos salieron airosos empleando tramos del puente «BAILEY DD», de procedencia norteamericana.

Pudiera ser casual, pero resulta curioso que la División Mecanizada se dedique en sus maniobras a reconocer las vías de comunicación que conducen hacia el interior del país desde los puertos del Suroeste de España, de extraordinario valor estratégico, donde se realizaron entre otras las maniobras «STEEL-PIKE» y «CONVEX-70», en que se estudiaban aspectos de grandes operaciones de desembarco de fuerzas norteamericanas en el Suroeste de la Península. Extraño cometido el que se impone a las Divisiones de la F.LI.

V. EJERCICIO LUSO-ESPAÑOL «CONVEX-70»

Fecha: del 3 al 16 de noviembre 1970

Contenido: proteger la llegada a puertos atlánticos de la Península Ibérica de grandes convoyes navales procedentes del lado opuesto del Océano.

De la importancia que se atribuía a este ejercicio dará idea el hecho de que su dirección fuese encomendada al Almirante, Capitán General de la Zona del Cantábrico, aunque las actividades de «CONVEX-70» se extendieron también a puertos de Portugal y de la bahía gaditana.

«CONVEX-70» se realizó en tres fases:

FERROL (3-XI); LISBOA (10-XI) y ROTA-CADIZ (16-XI). Según las referencias publicadas en estas tres fases se estudiaron aspectos de la cooperación de fuerzas navales y aéreas de ambos países peninsulares, dedicando especial atención a la lucha antisubmarina. Gran parte de las unidades navales participantes era de las especializadas en lucha antisubmarina.

«CONVEX-70» vino a complementar los «STEEL-PIKE» (área de Huelva) con los «AZOR-I» y «FINISTEREX-VIII» (área gallega), uniendo a todos en un conjunto estratégico perfectamente definido. Venía, en cierta forma a coordinar los esfuerzos de los dispositivos navales encargados de proteger los convoyes norteamericanos que arribasen a los puertos del litoral atlántico de la Península. Son más de DIEZ grandes puertos a los que deben sumarse las inmensas posibilidades que se obtendrían ampliando y modernizando las instalaciones portuarias de Lisboa-Setúbal, así como aprovechando las excelentes condiciones naturales de las rías de Galicia. Ya hemos advertido los pasos que se han emprendido en este sentido con la creación de un gran puerto en la ría de Arosa y la intensificación de obras en los caminos y ferrocarriles que llevan desde Galicia hasta la frontera del Pirineo.

VI. OPERACION «V E N U S»

Su parte operativa, con despliegue de tropas sobre el terreno duró sólo unos 5 días, a contar del 2 al 6 de noviembre 1971. Pero los preparativos y labores previas fueron largos y meticulosos. La calidad y tipos de las fuerzas empleadas, de los mandos que intervinieron, ponen de relieve la importancia que se concedía a esta operación y los verdaderos fines que se perseguían en ella.

Según lo publicado, la idea general de la operación consistía en practicar la lucha contra grupos guerrilleros que operaban en la provincia de Guadalajara hostigando los desplazamientos y las instalaciones permanentes de la gran arteria logística que conduce de Madrid a Zaragoza desembocando más al Norte en los pasos del Pirineo Central. Se advierte la estrecha relación que existe entre «GALIA-II» y «VENUS».

Dos aspectos de la importancia estratégica del área PASTRANA-CIENFUENTES-ATIENZA-COGOLLUDO, donde se desarrolló principalmente «VENUS», saltan a la vista: primeramente, que en ella se estrechan los caminos que habrían de seguir, en lo fundamental, fuerzas expedicionarias que, habiendo desembarcado en los puertos del Suroeste (según la idea de «CONVEX-70»), se dirigiesen hacia los TOM del centro de Europa a través del Pirineo Central; en segundo lugar (aunque acaso sea en primero) porque a través de la Alcarria se encuentran instalaciones permanentes y pasan vías de comunicación harto sensibles para el sistema de bases militares de los Estados Unidos en España.

Bajo la supervisión del Jefe de la División Acorazada, participaron en el ejercicio cuatro batallones de Infantería motorizables, un batallón de Infantería mecanizada, un escuadrón ligero de Caballería, un escuadrón ligero acorazado, una Sección motorizada de Zapadores, dos Secciones de transmisiones, un escuadrón de helicópteros ligeros y un Grupo Logístico reforzado. Estas unidades no actuaron, normalmente, con la totalidad de sus efectivos, pero sí con todos sus cuadros de mando, sumando un total de más de 3 000 hombres por el bando sureño «BETICA». Los norteños de «CANTABRIA» estaban representados por dos Compañías de Operaciones Especiales (la 11 y la 12) con efectivos reales de sólo una COE (124 hombres), que protagonizaban sobre los campos donde se cubrieron de gloria los hombres del «Empecinado», las supuestas acciones de tres Grupos Guerrilleros: «LINCE», «COBRA» y «ZORRO».

La correlación numérica venía a arrojar, pues, un cociente de 25, que suponía una superioridad, tenida por normal en estos casos a favor de la contraguerrilla: **25 a UNO.**

En «VENUS» no se recurrió al truco de «GALIA» disfrazando de paracaidistas a los guerrilleros, aquí se les llamaba por su nombre, se reconocía que contaban con gran apoyo entre la población y que estaban vinculados con organizaciones urbanas de apoyo. Tampoco se disimularon las supuestas acciones de los guerrilleros: ataques a establecimientos logísticos y vías de comunicación, centros de transmisiones, etc. Faltaba sólo citar también por su nombre a quién servía esta arteria logística que atacaban las COE y defendían los hombres de la División Acorazada, pero en realidad no era necesario, estaba claro hasta la evidencia, era mejor «no meneallo».

En la decisión tomada por el jefe del Sector «ALCARRIA» del bando sureño «BETICA», prevalece un criterio marcadamente defensivo, o mejor dicho «contraofensivo».

Se le plantean dos tareas difíciles de compaginar: una consistía en proteger una larga lista de objetivos; otra era localizar a los grupos guerrilleros y destruirlos rápidamente. Pese a disponer de una superioridad numérica de 25 a 1 y tener a su favor carros de combate, artillería, helicópteros, etc. el jefe del Sector no estima posible el cumplimiento simultáneo de ambas misiones y opta por atender en primer término a la protección de los objetivos y esperar allí con sus fuerzas el ataque de los guerrilleros para perseguirles luego hasta su destrucción. No toma la iniciativa, por lo visto, no confía mucho en las posibilidades de éxito de las acciones ofensivas «en fuerza» contra los grupos guerrilleros.

A esa misma conclusión llegaron después de largos años los generales norteamericanos fracasados en Vietnam.

Firme en su idea, el jefe del Sector divide sus 8 000 kms cuadrados en seis subsectores de 1 000 a 2 000 kms cuadrados de superficie (media 1 300) y reparte generosamente sus fuerzas entre los jefes de subsector, sin quedarse con ninguna reserva combativa. Los jefes de subsector, disponiendo de efectivos aproximados de un batallón «motorizable» o mecanizado reciben misión «contraofensiva»: en primer término, proteger los objetivos, luego perseguir a los guerrilleros que osen atacarlos y no cejar en la persecución hasta destruirlos completamente mediante la cooperación de los subsectores vecinos.

A la vista de estos planteamientos se destaca que el objetivo principal de «VENUS» consistía precisamente en garantizar el funcionamiento de la gran arteria logística que vertebra el sistema de bases navales y aéreas de los Estados Unidos en España; arteria que si, en el desarrollo de una frenética «escalada» se llegase a un conflicto bélico en Europa y grandes contingentes norteamericanos aprovechasen el trampolín ibérico, habría de atender al abastecimiento y evacuaciones de Fuerzas Expedicionarias «aliadas» que operasen al Norte del Pirineo.

Sólo en el marco de esta triste realidad puede comprenderse la «importancia» de los objetivos a defender en tierra tan pelada como es la Alcarria. Por lo visto, los generales del Pentágono que planifican la nueva aventura bélica sienten ya desde ahora la misma inquietud que experimentaron amargamente en su tiempo los mariscales napoleónicos: el cuidado por sus comunicaciones hostigadas por nuestros heroicos guerrilleros.

A estos estrellados generales, tan espléndidamente pagados, les persigue también una obsesión: VIETNAM, donde un pueblo pequeño, subdesarrollado, con armamento ligero y escaso, en condiciones extremadamente difíciles y frente a un adversario sumamente poderoso, artero y sin escrúpulos, reverdece hoy con nuevos bríos los lauros de la Independencia, pese al poderío de las armas modernas, empleadas sin tasa.

En muchas de las formulaciones y planteamientos de las maniobras que hemos señalado y, especialmente en las más recientes, se reflejan muy claramente las experiencias norteamericanas en Vietnam. Experiencias poco brillantes por cierto, pero demasiado alarmantes como síntoma.

En el simulacro «VENUS», la contraguerrilla logró, por lo visto, apresar hasta una sexta parte de los guerrilleros que participaron físicamente en la operación, después de cinco días de combates. Y con esto se dio por terminado el ejercicio. El resultado no es muy brillante, que digamos, si se tiene en cuenta que los guerrilleros lograron cumplir casi todos sus objetivos principales, infiltraron todo un grupo de «CANTABRIA», cooperaron con las guerrillas urbanas, atacaron incluso guarniciones «béticas», etc.

Los resultados obtenidos por las unidades de la «Acorazada» en lucha contra los guerrilleros no resultaron inferiores a los obtenidos por la «Caballería aérea» de la Primera División Aeromóvil de los EE.UU. luchando contra los «vietkongs»; por el contrario, los superaron ampliamente si nos atenemos al juicio subjetivo de los árbitros. Pero a buen seguro que no era este el principal objetivo de estudio en la operación «VENUS». Este simulacro ha servido mejor sin duda para practicar las posibilidades reales de las formaciones y establecimientos logísticos defendiéndose por sus propios medios de los ataques guerrilleros; para estudiar en este tipo de guerra los problemas de la cooperación de pequeñas unidades móviles, tipo Sección y hasta Compañía, con unidades de los servicios de retaguardia; la cooperación del conjunto con las fuerzas de orden público, de las «milicias» locales; el establecimiento y trabajo de una red de información sobre el terreno, etc. Sirvió también «VENUS» —y acaso fuera este un fin principal— para estudiar las perspectivas de ampliar la capacidad de tráfico de la arteria Madrid-Zaragoza por la Alcarria, tendiendo nuevos itinerarios longitudinales y enlanzándolos entre sí por transversales para dar más vitalidad al conjunto logístico de cuya importancia estratégica ya he hablado y no creo necesario insistir.

DATOS BIOGRAFICOS DE FRANCISCO CIUTAT

Francisco Ciutat Martín, nació en Madrid, el 28 de octubre de 1909. Su padre era oficial de la Guardia Civil; al tiempo de su fallecimiento, en 1921, ostentaba el grado de Tte. Coronel y desempeñaba la Comandancia de la GC de Zamora. El joven Ciutat ingresó con uno de los primeros números de su promoción en la Academia de Infanteria de Toledo, el año 1925. El 1928 salía de la misma con el empleo de alférez, siendo destinado al Regimiento de Garellano Núm.43 de guarnición en Bilbao. Al comenzar la guerra civil era Teniente de Infantería alumno de la Escuela Superior de Guerra de Madrid. Fiel a la República, se puso desde el primer momento a las órdenes del gobierno legal. Muy pronto ingresó en el partido comunista de España porque -ha escrito en una ocasión- "los comunistas eran los que más concordaban con mis opiniones y a los que había visto luchar mejor".

Fué sucesivamente Jefe del EM de la Comandancia de Milicias, segundo jefe de la columna de Toledo y Jefe del EM del Ejército del Norte. En este último puesto acreditó, al lado del General Llano Encomienda que mandaba dicho Ejército, una extraordinaria capacidad profesional prolongando, frente a una abrumadora superioridad enemiga, la resistencia hasta un período de más de un año. Perdido el Norte por la República, fué designado Jefe de Operaciones del EM del Ejército de Maniobra, fuerza estratégica de choque organizada bajo el mando directo del General Vicente Rojo. En este puesto sirvió hasta el final de la contienda, demostrando en todo momento unas cualidades de táctico verdaderamente sobresalientes. Exiliado en 1939, no ha dejado de sentirse profundamente vinculado a la problemática española y asombrosamente informado de los entresijos de la política militar del Régimen, de lo que es una excelente muestra el artículo que hoy reproducimos en las páginas de MISION.